

***Fənn.* Nəqliyyatın iqtisadiyyatı**

***Fənnin dərslər yükü: 90 saat, mühazirə-60 saat,
Seminar-30 saat***

1. Giriş. Fənnin predmeti, metodu və vəzifələri Fənnin öyrənmə obyektini müxtəlif tipli avtonəqliyyat təsərrüfatlarıdır. Həmin təsərrüfatlarda iqtisadi istehsal münasibətləri fənnin predmetini təşkil edir. Materialist dialektikanın əsas prinsipləri, metodları, qanun və kateqoriyaları fənnin metodoloji əsaslarını təşkil edir. Bazar münasibətləri şəraitində formalaşmış iqtisadi nəzəriyyə (siyasi iqtisadi) fənnin nəzəri əsaslarını təşkil edir. Bu fənn digər ixtisas fənləri ilə qarşılıqlı əlaqədə formalaşır və inkişaf edir. Həm digər iqtisadi həm də nəqliyyat üzrə texniki, texnoloji fənlərlə qarşılıqlı əlaqədə "Nəqliyyat" sisteminin elmi əsaslarını təşkil edir.

Nəqliyyat xalq təsərrüfatının müstəqil sahələrindən biridir. Azərbaycan respublikasında nəqliyyatın bütün sahələri, əsas növləri (dəmir yolu, avtomobil, çay, hava, dəniz) ölkənin vahid nəqliyyat sistemini təşkil edir. Nəqliyyat növləri qarşılıqlı səmərəli əlaqədə idarə edilir. Vahid nəqliyyat sisteminin başlıca vəzifəsi xalqın və daimi artan tələbatın xalq təsərrüfatının müxtəlif növ nəqliyyat xidmətinə olan xərclərə ödənilməsindən ibarətdir. Nəqliyyatın iqtisadiyyatı təşkili planlaşdırılması və idarə edilməsi məsələlərini öyrənmək hər şeydən əvvəl nəqliyyatda təsərrüfatçılıq metodlarını öyrənmək deməkdir. "Avtomobil nəqliyyatının iqtisadiyyatı" fənni nəqliyyat növlərindən biri olan avtomobil nəqliyyatının inkişafının əsas qanunauyğunluqlarını əks etdirməklə vahid nəqliyyat sistemini təşkil edən ölkəmizin ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin texniki-iqtisadi xüsusiyyətlərini öyrənir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində ayrı-ayrı kollektivlər tərəfindən özəlləşdirilən təsərrüfatların idarə edilməsi forma və metodlarının müxtəlifliyi şəraitində nəqliyyat xidmətlərinin səmərəli təşkili xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bir sıra nəqliyyat xidmətlərinin özəlləşdirilməsi müəssə və birliklərə əlavə edilməsi yük daşıma xidmətinin əsasən özəl və dövlət bölməsində saxlanması ümumiyyətlə respublika nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin təsərrüfat mexanizminin təkmilləşdirilməsi xüsusi aktualıq kəsb edir.

2. Nəqliyyat maddi istehsalın müstəqil sahəsi kimi

Məlum olduğu kimi maddi nemətlər istehsal etmək lazımdır. Maddi nemətlər istehsal sahələrindən biri də nəqliyyatdır. Karl Marks yazır ki, hasilat emal sənayesində və kənd təsərrüfatından başqa maddi istehsalın dördüncü iri sahəsi də vardır. Maddi nemətlər istehsalının dördüncü sahəsi nəqliyyatdır. Nəqliyyat maddi nemətlər istehsalının ən mühüm və

zəruri şərtlərindən biridir.İstehsalın başlanması üçün lazımı olan istehsal vasitələri və işçi qüvvəsi nəqliyyat vasitəsilə çatdırılmalıdır.İstehsal olunan məhsul istehsalçıdan istehlakçıya nəqliyyat vasitəsilə çatdırılmalı olur.Məhsul nəqliyyat vasitəsilə istehlakçı müəssisələrdən çatdırılmağa maddi nemətlər istehsal prosesi tamamlanmamış olur.Bu zaman istehsal heç bir əhəmiyyət kəsb etmir, əhəmiyyətsiz olur.Cəmiyyətdə insanların hansı sahədə fəaliyyət göstər-məsindən asılı olmayaraq onların hamısının ümumi eyni bir tələbatə vardır. Bu onların maddi nemətlərə olan tələbatıdır.İnsanların zəruri tələbatları ödənilməsə onlar mövcud ola bilməzlər.Onda təbii fəaliyyət göstərə bilməzlər.Maddi nemətlərə malik olmaq üçün insanlar onları istehsal etməlidirlər.Deməli maddi nemətlər istehsalı insan həyatının əsasıdır.Həyat-da yaşayıb-yaratmaq və mövcud olmaq üçün hər şeydən əvvəl insan çoxlu müxtəlif maddi nemətlərə malik olması və onlar istehsal etməlidir.Maddi nemətlərin istehlakı isə yalnız onun istehsalı əsasında mövcud ola bilər.

3.Nəqliyyat təsərrüfatlarının təsnifatı

Nəqliyyat insanın cəmiyyətin zəruri bir tələbatını ödəyir.Məhsul (yük və sərnişin daşımaları ilə məşğul olur) ölkəmizdə nəqliyyatın əsas növləri bunlardır.

- 1)Dəmir yol
- 2)su-a)dəniz,b)çay)
- 3)hava
- 4)avtomobil
- 5)boru kəməri

Nəqliyyatın növləri bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə daşıma işini yerinə yetirir və inkişaf edirlər.Hal-hazırda nəqliyyatın göstərilən növləri ölkəmizin vahid nəqliyyat sistemini təşkil edir.Vahid nəqliyyat sisteminin ritmik ahəngdar işini təmin etmək üçün nəqliyyat növlərinin işinin düzgün əlaqələndirilməsi və tənzimlənməsi birinci dərəcəli əhəmiyyət kəsb edir.Eyni məhsul çox vaxt istehsalçıdan istehlakçıya bir neçə nəqliyyat növü vasitəsilə çatdırılır.Hər bir nəqliyyat növünün özünün texniki-iqtisadi xüsusiyyətlərinə müvafiq olaraq səmərəli tətbiq sferası vardır.Nəqliyyatın əsas növlərindən biri olan avtomobil nəqliyyatı xalq təsərrüfatının mühüm sahələrindən birinə çevrilmişdir. Nəqliyyat sisteminin qarşısında duran əsas vəzifə xalq təsərrüfatının və əhalinin daşımaya olan tələbatını vaxtında keyfiyyətli,ən az xərclə və tam ödəməkdən ibarətdir.Nəqliyyat texniki-texnoloji tərəfinin bu sahənin texniki elimlərin ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə texniki istismar xassələri nəzəriyyəsi onun layihə və konstruksiya

edilməsi nəqliyyat vasitələrinin yük və sərnişin daşımalarını və s. öyrənir. Nəqliyyat iqtisadi tərəfini nəqliyyatın iqtisadiyyatı təşkili planlaşdırılması və idarə edilməsi elmini öyrənir. Nəqliyyatın planlaşdırılması təşkili iqtisadiyyatı idarə edilməsi elminin öyrədilməsinin sadələşdirmək üçün bu elmi 2 tədris fənninə bölmək olar.

1) Nəqliyyat iqtisadiyyatı məqsədə uyğun hesab edilmişdir.

2) Nəqliyyat müəssisələrinin təşkili planlaşdırılması və idarə edilməsi

Nəqliyyat vasitələrinin istifadə formalarına görə avtomobil nəqliyyatı təsərrüfatı ümumi istifadə və xüsusi təsərrüfatlara bölünür ki, bu da daşımaların xarakteri ilə bağlıdır. Bu nöqteyi nəzərdən daşımalar 2 yerə bölünür.

1) Texnoloji daşımalar

2) Tədavül sferasındakı daşımalar.

Nəqliyyat müəssisələri yerinə yetirəcəkləri funksiyalara görə 2 qrupa bölünür.

1) Kompleks (universal) nəqliyyat müəssisələri

2) İxtisaslaşdırılmış nəqliyyat müəssisələri

Təsərrüfatda əsas istehsal prosesi yük və sərnişin daşımalarının nəqliyyat vasitələrinin texniki-iqtisadi xüsusiyyətləri də bu əsas prosesdə əlaqədar göstəricilərlə xarakterizə olunur. Yük və sərnişin daşımalarının həcmi (ton, sərnişin) yük və sərnişin dövriyyəsi yəni, nəqliyyat işi (ton, km) sərnişin km və pullu yürüş daşımada əldə ediləcək gəlir (manatla) daşımanın maya dəyəri mənfəət və tabelilik (faizlə).

4. Nəqliyyatda əsas istehsal fondları, onların aşınması və amortizasiyası

Əsas istehsal fondları istehsal prosesində uzun müddət iştirak edir. Bu müddət ərzində natural fəormasını saxlayır və yeyildikcə (aşındıqca) öz dəyərini tədricən hissə-hissə (aşınmanın dəyəri qədər) hazır məhsulun (nəqliyyat işinin) dəyəri üzərinə keçirir. Nəqliyyatda əsas istehsal fondlarına: Nəqliyyat vasitələri, qaraj avadanlıqları dəzgahları, ötürücü

maşın və mexanizmlər, güc maşınları və qurğuları, istehsal binaları, qiymətli və uzun müddətli istifadə oluna bilən cihazlar, inventarlar, alətlər aiddir.

Əsas istehsal fondları istifadə edildikcə və ətraf mühitin təsiri ilə tədricən sıradan çıxır, yeyilir, aşınır. Əsas istehsal fondları əsasən 2 cür yeyilməyə məruz qalır.

1) Təbii və ya fiziki yeyilmə (aşınma)

a) İstifadə prosesində əmələ gələn yeyilmə

b) İstifadə edilmədən ətraf mühitin təsiri ilə əsas istehsal fondlarının sıradan çıxması

2) Mənəvi yeyilmə (aşınma) :

Bu yeyilmə elmi-texniki tərəqqinin təsiri ilə baş verir ETT. Yəni istifadə olunan əsas istehsal fondlarının yerinə daha məhsuldar, daha qənaətli əsas istehsal fondları istehsal edildikdə istifadə olunan istehsal fondları qiymətdən düşür. Bu halda belə texniki cəhətdən saz olan maşın və avadanlıqlar mənəvi cəhətdən köhnəlmiş, aşınmış, qiymətdən düşmüş olurlar. Onları yeni əlverişli maşın və avadanlıqlarla əvəz edirlər. Əsas istehsal fondları 2 cür uçota alınır:

1) Natural formada (əsas istehsal fondları, pasportlaşdırılmış qeydə alınır)

2) Pul formasında (onların dəyərinə görə faizlə quruluşu müəyyən edilir)

Əsas istehsal fondları 3 metodla qiymətləndirilir və amortizasiya olunur:

1) Əsas istehsal fondları ilk tam dəyərinə görə və ya balans dəyərinə görə qiymətləndirilir.

2) Əsas istehsal fondlarının bərpa dəyərinə görə qiymətləndirilməsi (təkrar istehsal, yeni şəraitdə dəyərinə görə)

3) Əsas istehsal fondlarının qalıq dəyərinə görə qiymətləndirilməsi (qalıq dəyəri ilk tam dəyərlə köhnəlmə dəyərinin fərqinə bərabərdir.

Köhnəlmiş, aşınmış əsas istehsal fondlarının bərpa edilməsi üçün amortizasiya ayırmaları fondu yaradılır və istifadə edilir. Əsas istehsal fondları istifadə edildikcə yeyilir, yeyilmənin dəyəri qədər görülən işin dəyərindən pul formasında toplanır və amortizasiya ayırmaları fondunu təşkil edir. Bu fond-pul vəsaiti əsas istehsal fondlarının əsaslı təmiri və tam bərpası üçün sərf edilir. Amortizasiya ayırmalarının məbləğini hesablamaq üçün yuxarı təşkilatların qəbul etdiyi müvafiq normativlərdən istifadə edilir.

5. Nəqliyyatda dövriyyə vəsaitləri

Dövriyyə vəsaiti dövriyyə istehsal fondu ilə tədavül fondunun pul ifadəsində cəminə deyilir. Dövriyyə fondlarına elə əmək predmetləri və ya cisimləri aiddir ki, onlar istehsal prosesində bir dəfə iştirak edib öz natural formasını təmamilə itirir və öz dəyərini birdən-birə təmamilə hazır məhsulun dəyəri üzərinə keçirir. Nəqliyyatda dövriyyə fondlarına ehtiyatda olan yanacaqlar, sürgü yağları, köməkçi istismar və təmir materialları və s. aiddir. Dövriyyə fondlarına eyni zamanda dəyəri az və tez aşınan alətlər, invertorlar, cihazlar aiddir. Dövriyyə vəsaitləri normallaşdırılan və normallaşdırılmayan olmaqla 2 yerə bölünür:

1) Dövriyyə fondları normallaşdırılır və onların pulla ifadəsi normallaşdırılan dövriyyə vəsaiti adlanır.

2) Tədavül fondlarını normallaşdırmaq çətin olduğundan normallaşdırılmır və onlara normallaşdırılmayan dövriyyə vəsaiti deyilir.

Dövriyyə fondlarının dəyərinin 97-98%-ni istehsal ehtiyatları təşkil edir. Dövriyyə vəsaitini normativi aşağıdakı düsturla hesablanır.

$$H_{\text{üm}} = \frac{\sum P}{D_t} H_3$$

Burada P-dövriyyə vəsaitlərinin biri üzrə illik xərc

H_3 həmin vəsait üzrə normativ ehtiyat günləri

D_t -ilin təqvim günləridir.

Dövriyyə vəsaitləri özünün və borc vəsaitlərindən ibarət olur.

Özünün dövriyyə vəsaitinə dövriyyə istehsal fondlarına olan minimum tələbatın ödənilməsi üçün və qaytarılmadan müəssisənin sərəncamına verilən vəsaitə deyilir. Borc vəsaiti müəssisənin dövriyyə fondlarına olan artan tələbatını ödəmək üçün dövlət bankının ayırdığı qısa müddətli kreditə deyilir. Bu kredit qaytarılmaqla, kreditin istifadəsinə görə haqq (qabaqcadan) istifadə olunan kreditin illik məbləğdən dövlət bankına faiz

verilir. **6. Nəqliyyatda menecmentin təşkili**

Nəqliyyatda menecment dedikdə bazar iqtisadiyyatı şəraitində

nəqliyyatın və onun təsərrüfatlarının səmərəli idarə edilməsi təsərrüfatçılığın əsas prinsiplərinə əsaslanır. Bu sahədə alimlər səmərəli elmi tədqiqat işləri aparır, təsərrüfatçılığın əsas prinsiplərinin istifadə təcrübəsini ümumiləşdirir və yeni-yeni nəticələrlə təsərrüfatçılıq təcrübə və nəzəriyyəsinə inkişaf etdirirlər. Elmi-texniki inqilab dövründə xalq

təsərrüfatı sahələrini geniş miqyasda və yüksək templo inkişaf şəraitində nəqliyyatın və onun müxtəlif növlərinin düzgün istifadə edilməsi problemi ortaya çıxır. Ölkəmizin inkişafının müasir mərhələsində cəmiyyətin bütün üzvlərinin maddi və mənəvi tələbatlarının daha dolğun ödənilməsi, əsas iqtisadi qanunun tələblərinə müvafiq olaraq dövlətimizin ən başlıca siyasətini təşkil edir. İnkişafımızın müasir mərhələsində təsərrüfat vəmədəni quruculuğun durmadan artması şəraitində xalq təsərrüfatının onun ayrı-ayrı sahələrinin istehsal birlikləri və müəssisələrinin optimal idarə edilməsi çox böyük əhəmiyyətə malikdir. Xalq təsərrüfatının ən iri sahələrinin (sənayenin kənd təsərrüfatının) inkişafına müvafiq olaraq nəqliyyat və xüsusilə avtomobil nəqliyyatı xüsusi templo inkişaf etdirilir. Bu inkişaf cəmiyyətin mənafeyinə tamamilə uyğundur. Nəqliyyatın optimal idarə edilməsi əsas nəqliyyat növləri arasında daşımanın düzgün bölüşdürülməsi mühüm məsələlərdən biridir. Nəqliyyat növləri xalq təsərrüfatının və əhalinin daşımaya olan tələbatını maksimum vaxtında yüksək keyfiyyətlə ödəməlidir. Nəqliyyatda olan tələblərdən biri də ən zəruri daşımaların minimum (ən az) məsrəfi ilə yerinə yetirməkdən ibarətdir. Nəqliyyatın ən səmərəli idarə edilməsi nəqliyyat xərclərinin azaldılmasını nəqliyyat işi vahidinin ucuz başa gəlməsini təmin edir. Nəqliyyat xidmətinin ucuz başa gəlməsi isə cəmiyyətin digər zəruri tələbatlarının daha dolğun ödənilməsi deməkdir. Ən az nəqliyyat xərcləri ilə cəmiyyətin daşımaya olan tələbatını ödəmək üçün nəqliyyat optimal (ən səmərəli) idarə edilməsi təşkil edilməlidir.

7. Nəqliyyatın idarə edilməsinin əsas prinsipləri

Nəqliyyat sektoru dediyimiz zaman, nəqliyyat sektorunun bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqəsi və fəaliyyəti nəzərdə tutulur. Bu sahənin inkişaf etdirilməsi müasir zamanda dünya təcrübəsinin qarşısında duran ən əsas problemlərdən biri hesab edilir. Nəqliyyatın optimal idarə edilməsi, əsas nəqliyyat növləri arasında daşımanın düzgün bölüşdürülməsi və onun işinin ən səmərəli sürətdə əlaqələndirilməsi mühüm məsələlərdən biridir. Nəqliyyat növləri xalq təsərrüfatının və əhalinin daşımaya olan tələbatını maksimum, vaxtında, yüksək keyfiyyətlə ödəməlidir. Nəqliyyata olan tələblərdən biri də ən zəruri daşımaların minimum məsrəflə yerinə

yetirməkdən ibarətdir. Nəqliyyatın ən səmərəli idarə edilməsi nəqliyyat xərclərinin azaldılmasının, nəqliyyat işi vahidinin ucuz başa gəlməsini təmin edir. Nəqliyyat xidmətinin ucuz başa gəlməsi isə cəmiyyətin digər zəruri tələbatlarının daha dolğun ödənilməsi deməkdir. Ən az nəqliyyat xərcləri ilə cəmiyyətin daşımaya olan tələbatını ödəmək üçün nəqliyyatın optimal (ən səmərəli) idarə edilməsi təşkil edilməlidir. Təsərrüfatı səmərəli idarə etmək hər şeydən əvvəl kollektivin hər tərəfli fəaliyyətini elmi əsaslarla planlaşdırmaq, maddi-texniki resursların səmərəli istifadəsini əsaslandırmaq, istehsal və əməyi təşkil etmək, ayrı-ayrı bölmələrin (şöbələrin, sexlərin, briqadaların və iş yerlərinin) işinin vaxtında və düzgün əlaqələndirilməsi, uçotun (əməli-texniki və ya əməli-istehsal, mühasibat və statistik) düzgün təşkili nəzarətin (icranın, yoxlanılmasının təşkili), təhlilin (gündəlik, aylıq, rüblük, yarımillik və illik nəticələrə əsasən müəssisə və birliklərin istehsal-maliyyə fəaliyyətinin təhlili) və tənzimlənməni vaxtında aparmaq nəqliyyatın ritmik işini təmin etmək deməkdir.

Nəqliyyatın idarə edilməsini əsas prinsipləri bunlardır:

1. Demokratik mərkəziyyət
2. İctimai və təsərrüfat rəhbərliyinin vəhdəti
3. Vahid və ya təkbaşına rəhbərlik və idarəetmədə kollektivin bütün üzvlərinin iştirakı
4. İdarəetmədə maddi və mənəvi həvəsləndirmənin geniş tətbiq edilməsi
5. Şəxsi, kollektiv və ümumxalq mənafeələrin düzgün əlaqələndirilməsi
6. Elmilik
7. Kompleks yanaşma (komplekslilik)
8. Sistem yanaşma (sistemlilik)
9. Qənaətçilik

10. Optimallıq (optimal)

11. İcranın yoxlanılması, əməlilik, konkretlik və nəzarətin səmərəli təşkili

8. Nəqliyyat firmalarının biznes fəaliyyətinin planlaşdırılmasının əsasları

Nəqliyyat müəssisə və istehsal birliklərinin hər tərəfli istehsal, təsərrüfat, nəqliyyat, fəaliyyət biznes tərəfindən planlaşdırılır.

Biznes dedikdə mənafelek nöqtəyi nəzərdə nəqliyyat təsərrüfatının hər tərəfli fəaliyyətinin təşkili, planlaşdırılması və idarə edilməsi başa düşülür. Nəqliyyat müəssisələrində planlaşdırmanın əsas növləri bunlardır:

1. Perspektiv (5 illik)

2. Cari (1 illik)

3. Əməli (rüblük, aylıq, on günlük, həftəlik, günlük, növbəlik və saatlıq)

Plan sənədi əvvəllər texniki nəqliyyat, maliyyə, plan adlandırıldığı halda bazar iqtisadiyyatına keçidlə əlaqədar olaraq həm forma, həm də məzmun etibarilə dəyişilmiş və biznes plan adlanır. Biznes plan 5 və 8 il müddətinə bölmələr üzrə tərtib edilir:

a) Firmanın market formasının planlaşdırılması nəqliyyat kommersiya fəaliyyətinin planlaşdırılması

b) Daşımanın planlaşdırılması

Burada mənfəətlik meyarı ilə yük və sərnişin daşımaları planlaşdırılır. Bu planın əsas göstəriciləri olan yük və sərnişin daşımalarının həcmi, yük və sərnişin dövriyyəsi habelə orta yük daşıma məsafəsi və bir sərnişinin orta gediş məsafəsi müəyyən edilir.

c₁) Nəqliyyat firmalarının istehsal proqramı nəqliyyat vasitələrinin texniki istismar göstəricilərinin planlaşdırılması

c₂)Nəqliyyat vasitələrinin texniki qulluq və təmirinin planlaşdırılması.

d)Norma və normativlərin təkmilləşdirilməsi və yeni normativlərin işlənib hazırlanması

e) Biznes plan 5 və 8 il müddətinə bölmələr üzrə tərtib edilir:

a)Firmanın market formasının planlaşdırılması nəqliyyat kommersiya fəaliyyətinin planlaşdırılması

b)Daşımanın planlaşdırılması

Burada mənfəətlik meyarı ilə yük və sərnişin daşımaları planlaşdırılır.Bu planın əsas göstəriciləri olan yük və sərnişin daşımalarının həcmi,yük və sərnişin dövriyyəsi habelə orta yük daşıma məsafəsi və bir sərnişinin orta gediş məsafəsi müəyyən edilir.

c₁)Nəqliyyat firmalarının istehsal proqramı nəqliyyat vasitələrinin texniki istismar göstəricilərinin planlaşdırılması

c₂)Nəqliyyat vasitələrinin texniki qulluq və təmirinin planlaşdırılması.

d)Norma və normativlərin təkmilləşdirilməsi və yeni normativlərin işlənib hazırlanması

e)Nəqliyyat firmalarının istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin səmərəliliyinin yüksəldilməsinin planlaşdırılması. Burada texniki, texnoloji, təşkilati, iqtisadi və sosial tədbirlər ayrı-ayrı yarım bölmələr şəklində planlaşdırılır.

f)Maddi-texniki təchizatın planlaşdırılması

g)Əsaslı tikintinin planlaşdırılması.Burada yeni istehsal fondunun işə salınması emalatxanaların yeniləşdirilməsi, genişləndirilməsi və yenisinin tikilməsi planlaşdırılır.

h)Mənfəətin meyarı ilə köməkçi təsərrüfatlarının işinin planlaşdırılması.

9. Daşımanın planlaşdırılması

Yük və sərnişin daşımalarının planlaşdırılması üçün rayonun, şəhərin və sənaye mərkəzlərinin coğrafiyası, iqtisadiyyatı, yolşəraiti, iqlim şəraiti və nəqliyyat şəraiti (yükləmə-boşaltma şəraiti) öyrənilməlidir. Yolların pasportları üzrə və faktiki xarakteristikaları məlum olmalıdır. Yükləmə-boşaltma məntəqələrinin giriş yollarının xüsusiyyətləri yükləmə və boşaltmada istifadə olunan maşın və mexanizmlərinin texniki istismar göstəriciləri məlum olmalıdır. İlin rübləri ayları, günləri və saatları üzrə yük və sərnişin axınları öyrənilməlidir. Yük və sərnişin axınları bütün yollar üzrə düz və əks istiqamətlərdə öyrənilir. Daşınacaq məhsulun yükün xüsusiyyətləri, sinifləri dəqiqləşdirilir. Sifarişçi müəssisələrin ünvanları, obyektləri, yükləmə-boşaltma məntəqələri dəqiqləşdirilir. Yük və sərnişin daşımalarının strukturası xarakterizə edən cədvəllər qurulur, sərnişin daşımaları üçün yollar üzrə və müddətə görə müvafiq olaraq iki cədvəl qurulur. Cədvəldə düz və əks istiqamətlərdə ayrı-ayrı vaxtlarda sərnişin daşımalarını (daşımanın həcmi tonla və faizlə) quruluşu müəyyən edilir. Yük daşımalarını xarakterizə edən üç cədvəl tərtib edilir.

1-ci cədvəldə yüklərin növləri və sinifləri üzrə daşımanın həcmi tonlarla və faizlə;

2-ci cədvəldə yollar istiqamətlər üzrə ton və faizlə;

3-cü cədvəldə isə sifarişçi müəssisə və təşkilatlar üzrə ton və faizlə göstərilir.

Daşıma planının əsas göstəriciləri yük daşımanın həcmi ton, sərnişin daşımanın həcmi nəfərlə, yük dövriyyəsi (nəqliyyat işi)

ton km və sərnişin dövriyyəsi (nəqliyyat işi) sərnişin km-lə, taksi ilə daşımalarda pullu yürüş pul (vahidi) km-lə, orta yük

daşıma məsafəsi km-lə götürülür. Daşıma planı texniki nəqliyyat maliyyə planının əsas bölməsi olduğundan onun elmi

əsaslandırılması xüsusi əhəmiyyətə malikdir.

10. Nəqliyyat müəssisələrinin və istehsal birliklərinin istehsal (istismar) proqramı

İstismar proqramı texniki, nəqliyyat, maliyyə planının ən mühüm bölmələrindən biridir. Bu bölmə yarım bölmələrdən ibarətdir.

- a) Nəqliyyat vasitələrinin texniki istismar (istifadə) göstəricilərinin planlaşdırılması
- b) Nəqliyyat vasitələrinin texniki qulluq və təmirinin planlaşdırılması.

Daşıma planı tərtib edildikdən sonra istismar daşıma şəraitinə uyğun olaraq nəqliyyat vasitələrinin tipi əsaslandırılır.

Konkret istismar şəraiti üçün seçilmiş tipin istismar (istifadə) göstəriciləri planlaşdırılır. Nəqliyyat vasitələrinin tipini əsaslandırarkən köhnə və yeni istifadə olunacaq (seçilmiş) modellər üçün bunların iqtisadi səmərəliyini xarakterizə edən göstəricilər hesablanır və müqayisə edilir. Yeni model iqtisadi cəhətdən səmərəli olmalıdır. Yəni model üçün nəqliyyat işi vahidinə müvafiq gələn əsaslı vəsaiti qoyuluşu, daşımanın maya dəyəri, əsaslı vəsait qoyuluşunun ödənilmə müddəti əvvəlki modelin müvafiq göstəricilərindən aşağı əmə məhsuldarlığı, illik iqtisadi səmərə (manatla) əvvəlki modelin uyğun göstəricilərindən yüksək olmalıdır. Bununla yanaşı həmin tiplərin texniki istismar keyfiyyətləri də müqayisə edilməlidir. Seçilmiş tipin məhsuldarlığı uyğun olaraq ton və sərnişinlə planlaşdırılır. Bu göstərici bir nəqliyyat vasitəsinin ton və ya sərnişinlə illik məhsuldarlığı nəqliyyat vasitələrinin sayının müəyyən edilməsində istifadə edilir. ΣQ_T daşıma planından məlumdur. Onda işlək nəqliyyat vasitələr sayını tapmaq üçün daşımanın illik həcmi, bir nəqliyyat vasitəsinin illik məhsuldarlığına bölmək lazımdır.

11.Nəqliyyat müəssisələrinin istehsal-maliyyə fəaliyyətinin səmərəliliyinin yüksəldilməsinin planlaşdırılması.

Təsərrüfatda istehsalın səmərəliliyini yüksəldilməsini planlaşdırması texniki-nəqliyyat maliyyə planının mühüm bölmələrindən biridir. Burada texniki, təşklati və sosial-iqtisadi tədbirlər planlaşdırılır. Texniki tədbirlər yeni texnikanın və texnoloji proseslərin, habelə yeni texnoloji metodların, kompleks mexanikləşdirmə və avtomatlaşdırmanın tətbiqinin planlaşdırılması aiddir. Bu yarım bölmədə nəqliyyat vasitələrinin, qaraj prosesində istifadə olunan maşın və avadanlıqların modernləşdirilməsi, yükləmə və yük boşaltma proseslərinin təşkili sxeminin ən əlverişli variantlarının işlənməsi, tapılması, bu prosesdə istifadə olunacaq yükləmə-boşaltma maşın və mexanizmlərinin tipini əsaslandırılması planlaşdırılır. Daşıma prosesinin səmərəli təşkili ilə əlaqədar, habelə qaraj prosesinin texnologiyasının təkmilləşdirilməsi tədbirləri də burada planlaşdırılır.

Təşkilati tədbirlərə: idarə aparatının təşkili sxeminin əsaslandırılması, kadrların düzgün yerləşdirilməsi və istifadə edilməsi, kadr hazırlığının təşkili, əməyin elmi təşkili (ayrı-ayrı peşə və ixtisaslar) üzrə tədbirlərin planlaşdırılması aiddir.

İqtisadi tədbirlərə: əmək haqqı forma və sistemlərinin düzgün əsaslandırılması, iqtisadi həvəsləndirmə sisteminin, habelə mükafatlandırma sisteminin əsaslandırılması aiddir.

Sosial tədbirlərə: işçilərin mədəni-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması, əməyin mühafizəsinin tam sağlamlaşdırılması, elmi-texniki tərəqqinin təsiri ilə yeni ixtisasların yaranması, fiziki əməkləməhəndis iqtisadçı əməyinin arasındakı yaxınlığın və kollektivin sosial quruluşunun təkmilləşdirilməsinin planlaşdırılması aiddir. Bu tədbirləri planlaşdırarkən onların iqtisadi səmərəliliyi müəyyən edilməlidir.

12.Nəqliyyat müəssisələrində norma və normativlərin işlənməsi

Təsərrüfatın istehsal-maliyyə fəaliyyətini səmərəliliyinin yüksəldilməsi tədbirlərindən biri də norma və normativlərin işlənməsi, təkmilləşdirilməsi və mütərəqqi normaların tətbiq edilməsidir. Odur ki, müəssisənin fəaliyyətini planlaşdırarkən planın bu bölməsində istehsalın səmərəliliyini yüksəldilməsi planında norma və normativlərin işlənməsi, təkmilləşdirilməsi yarım bölmələrdən biri kimi planlaşdırılır. Norma və normativlər planlaşdırmanın əsasını təşkil edir. Norma və normativlərin mütərəqqiliyini təmin etməkdən elmi planlaşdırma mümkün deyil. Təsərrüfatın istehsal-maliyyə fəaliyyətinin planlaşdırılmasında istifadə olunan norma və normativləri 2 qrupa bölmək olar:

1. Yuxarı təşkilatlar tərəfindən təsdiq edilən normativlər;
2. Təsərrüfatın özündə işlənilib hazırlanan və təsdiq edilən norma və normativlər.

Ümumiyyətlə, təsərrüfatın istehsal-maliyyə fəaliyyətinin planlaşdırılmasında istifadə olunan normativlər bunlardır.

1. Əmək və əmək haqqının planlaşdırılmasında istifadə olunan norma və normativlər:
 - a) Vaxt norması;
 - b) Hasilat norması;
 - c) İdarəetmə norması;
 - d) Xidmət norması;
 - e) Tarif norması;
 - f) Tarif cədvəli və ya tarif əmsalları.
2. Material-texniki resursların planlaşdırılmasında istifadə olunan norma və normativlər:

a) Sərfiyyat norması (ayrı-ayrı material-texniki resurslar üzrə);

b) Ehtiyat norması(günlərlə);

3. Əsaslı tikintinin planlaşdırılmasında istifadə olunan normativlər:

a) Xüsusi əsaslı vəsait qoyuluşunun normativi;

b) Əsaslı vəsait qoyuluşunun ödənilmə müddətinin normativi;

c) Əsaslı vəsait qoyuluşunun iqtisadi səmərəliliyinin normativ əmsalı.

4. İstismar xərclərinin (istismar smetası üzrə)və nəqliyyat işi vahidinin və ya on nəqliyyat işinin maya dəyərinin (daşınanın maya dəyərinin xərc maddələri üzrə)planlaşdırılmasında istifadə olunan normativlər

a) Nəqliyyat vasitələrinin texniki qulluq və cari təmiri ilə əlaqədar olan məsrəflərin normativi (manatla) ;

b) Şinin amortizasiya ayırmalarının normativi (bir komplekt üçün manatla) ;

c) Nəqliyyat vasitələrinin əsaslı təmiri və tam bərpası üçün amortizasiya ayırmalarının normativləri (faizlə) ;

d) Üstəlik xərclərin planlaşdırılmasında istifadə olunan normativlər.

5. İqtisadi həvəsləndirmə fondlarının planlaşdırılmasında istifadə olunan normativlər:

a) Maddi həvəsləndirmə fondu üçün normativlər:

- Mənfəətin (sənişin təsərrüfatı üçün gəlirin) keçən ilə nisbətən artım tempi;

- Rentabellik səviyyəsi;

b) Sosial-mədəni tədbirlər və mənzil tikintisi üçün normativlər(analoji olaraq)

c) İstehsalın inkişafı fondu üçün normativlər(analoji olaraq)

Qeyd etmək lazımdır ki, istehsal proqramına daxil olan istismar göstəricilərinin bir neçəsi, daha doğrusu nəqliyyat vasitələrinin istifadəsini xarakterizə edən keyfiyyət göstəriciləri normalaşdırıla bilər və normativ kimi istifadə edilə bilər. Bu halda bunlara nəqliyyat vasitələrinin istifadə normativləri deyilir.

Maliyyə planında qısa və uzun müddətli kreditin istifadəsi üçün işlənən faizlər də normativlər bazaya aid edilir. Rentabellik səviyyəsi(ümumi və hesabi) də normativ kimi qəbul edilə bilər.

Hal-hazırda nəqliyyat təsərrüfatlarında işlər, proseslər və bunlarla əlaqədar məsrəflərin heç biri üçün normativlər yoxdur. Norma və normativlərin axıra qədər və fasiləsiz işlənib hazırlanması çox böyük xalq təsərrüfatı əhəmiyyətinə malikdir.

Norma və normativlərin işlənib hazırlanması üçün müxtəlif metodlardan istifadə edilir.

13.Nəqliyyat müəssisələrində maddi-texniki təchizatın təşkili və planlaşdırılması

Məlum olduğu kimi maddi-texniki təchizatın əsas vəzifəsi təsərrüfatı material texniki resurslarla planlı şəkildə müntəzəm olaraq təmin etməkdir. Maddi-texniki təchizatın təşkili üçün nazirlik aparatında nəqliyyat idarələri, istehsal birlikləri və nəqliyyat müəssisələrinin aparatında müvafiq heyyyət yəni maddi-texniki şöbə və qrupları yaradılmışdır. Bu şöbələr plan-iqtisad şöbələri ilə birlikdə maddi-texniki təchizatın planlaşdırılmasının və müstəqil olaraq material texniki resursların təsərrüfata daşınmasını saxlanmasını və istifadəsini təşkil

edirlər. Ümumiyyətlə maddi texniki təchizat 2 metodla (əsas etibarilə) təşkil edilir.

1) Mərkəzləşdirilmiş maddi-texniki təchizat metodu

2) Qeyri-mərkəzləşdirilmiş maddi-texniki təchizat metodu

Maddi-texniki təchizatın mərkəzləşdirilmiş təşkilində təchizat idarəsi vahid bir daşıma planı üzrə material texniki resursların təsərrüfatlarda daşmasını təşkil edir.

Qeyri-mərkəzləşdirilmiş metodlar isə hər bir təsərrüfat bu işi əlahiddə əlaqəsiz təşkil edir.

Maddi-texniki təchizatın mərkəzləşdirilmiş metodla təşkili çox böyük xalq təsərrüfatı əhəmiyyətinə malikdir. Maddi-texniki təchizatın planlaşdırılması material texniki resurslara olan tələbatın düzgün müəyyən edilməsi deməkdir. Sərfiyyat normasına və ehtiyat normasına (cari və sığorta ehtiyatlarını nəzərə almaqla) habelə istehsal proqramına əsasən maddi-texniki təchizat planı tərtib edilir.

14. Nəqliyyat müəssisələrində və istehsal birliklərində köməkçi təsərrüfatların təşkili və planlaşdırılması

Köməkçi təsərrüfatlar bunlardır:

1. Alət təsərrüfatı;
2. Təmir təsərrüfatı;
3. Enerji təsərrüfatı;
4. Nəqliyyat təsərrüfatı (özünəxidmət üçün);
5. Anbar təsərrüfatı;

Köməkçi təsərrüfat prosesinin belə texniki qulluq və istismar təmirinin ritmikliyini, ahəndarlığını təmin etməkdir.

Köməkçi təsərrüfatların təşkili dedikdə köməkçi və yardımçı proseslərin və yerinə yetirilməsi üçün lazımlı heyətin seçilməsi və yerləşdirilməsi yerinə yetiriləcək işlərin müəyyənləşdirilməsi köməkçi və yardımçı proseslərin yerinə yetirilməsi texnoloji ardıcılığın müəyyən edilməsi və bu işləri müvafiq keyfiyyətlə yerinə yetirilməsi başa düşülür.

1. Alət təsərrüfatının planlaşdırılması dedikdə təsərrüfata lazım olan hər cür alət və cihazlara olan tələbatın müəyyən edilməsi başa düzülür. Bu tələbat bilavasitə köməkçi və yardımçı proseslərin iş həcmindən və əmək tutumundan asılıdır.

2. Təmir təsərrüfatının planı dedikdə nəqliyyat vasitələrinə texniki qulluq və cari təmiri üçün istifadə olunan qaraj avadanlığının, qurğuların və istehsalat binalarının təmirə olan tələbatının düzgün müəyyən edilməsi nəzərdə tutulur. Təmir təsərrüfatında əsas diqqət qaraj avadanlıqlarına nəzarət ölçü cihazlarının saz halda saxlanılmasına verilir.

3. Enerji təsərrüfat planlaşdırılması dedikdə müxtəlif növ enerjilərə olan tələbatların düzgün müəyyən edilməsi deməkdir. Nəqliyyat təsərrüfatı enerji ilə müəyyənləşdirilmiş qaydada təmir edilə bilər. Enerjinin bəzi növləri ilə təsərrüfat özü-özünü təmir edə bilər. Bunun üçün lazımi maddi-texniki şərait yaradılmalıdır.

4. Nəqliyyat təsərrüfatı plan üzrə xidmət üçün lazım olan müxtəlif növ nəqliyyat vasitəsinə olan tələbatın düzgün müəyyən edilməsi deməkdir. Özünə xidmət üçün təsərrüfatın müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri olur.

5. Anbar təsərrüfatı planı dedikdə istehsal ehtiyatlarının saxlanması üçün lazım olan sahənin m^2 və həcmi m^3 , habelə müvafiq avadanlıqların yük-ləmə-boşaltma işləri üçün lazım olan qaldırıcılar mexanizmlər nəzərə alınmaqla müəyyənləşdirilməsi nəzərdə tutulur.

15.Nəqliyyatda əsaslı tikilinin təşkili və planlaşdırılması

Məlum olduğu kimi, əsas istehsal fondlarının yaranması, onların sadə və geniş təkrar istehsalı prosesinə əsaslı tikinti deyilir. Əsaslı tikinti ilə əlaqədar olan məsrəflərin (xərclərin) pul ilə ifadəsinə əsaslı vəsait qoyuluşu deyilir.Nəqliyyat müəssisələrində yeni emalatxanaların tikilməsi, qaraj avadan-

lıqlarının alınib-quraşdırılması, nəqliyyat vasatələrinin alınib istifadəyə verilməsi və s. əsaslı tikintiyə aiddir.Buraya eyni zamanda tamamilə yeni nəqliyyat müəssisələrinin yaradılması və inşa edilməsi aiddir. Əsaslı tikintini planlaşdırarkən onun hansı üsulla aparılmasını, təşkil edilməsini müəyyən etmək lazımdır. Əsaslı tikinti adətən 2 üsul ilə aparılır:

1. Təsərrüfat üsulu.Tikinti işlərinin həcmi az olduqda bu işləri

təsərrüfat özünün material-texniki maliyyə və əmək(işçi qüvvəsi)resursları ilə yerinə yetirir;

2. Podrat üsulu.Tikinti işlərinin həcmi çox olduqda, əsaslı tikinti podrat üsulu ilə yerinə yetirilir. Tikintini podrat üsulu ilə yetirmək üçün təsərrüfat ixtisaslaşdırılmış tikinti təşkilatlarının biri ilə müqavilə bağlayır.Əsaslı tikinti planı tərtib edilib (titul vərəqələri hazırlanır) əsaslandırıldıqdan sonra, habelə əsaslı tikintinin maliyyələşdirilməsi mənbələri dəqiqləşdirildikdən sonra tərtib edilmiş layihə-smeta sənədlərinə əsasən podrat tikinti idarəsi tikinti işinə başlayır.Layihə-smeta sənədlərini tərtib etmək üçün nəqliyyat təsərrüfatı tikinti-layihələşdirmə institutlarının biri ilə müqavilə bağlayır.Layihə institutunun işçiləri tikinti aparılacaq obyektə müşahidə,ölçmə-yoxlama sənədləri hazırlanır.Əsaslı tikinti təsərrüfat üsulu ilə aparıldıqda da layihə-smeta sənədləri eyni qayda ilə tərtib edilir.

Əsaslı tikintinin maliyyələşdirilməsi mənbələri bunlardır:

1. Tam bərpa üçün amortaziya ayırmaları;

2. Dövlət büdcəsi hesabına əsaslı tikinti üçün ayrılan məbləğ;
3. Müəssisənin mənfəəti hesabına.

Dövlət büdcəsi ayırmalar, kredit faizi ödənildikdə və iqtisadi həvəsləndirmə fondları yaradıldıqdan sonra qalan məbləğdən istehsalın inkişafı fondundan istifadə edilir.

4. Uzun müddətli kredit;
5. Nazirliyin mərkəzləşdirilmiş (inkişaf) fondu

Əsaslı tikinti planı iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmalıdır.

Bunun üçün aşağıdakı iqtisadi göstəricilər hesablanıb müqayisə edilməlidir:

- Xüsusi əsaslı vəsait qoyuluşu;
- Bir işçinin və bir fəhlənin əmək məhsuldarlığı;
- Daşımanın maya dəyəri;
- illik tam məsrəflər;
- Xüsusi tam məsrəflər (nəqliyyat işi vahdinə və bir manat gəlirə müvafiq olan tam məsrəf);
- Əsaslı vəsait qoyuluşunun ödənilmə müddəti;
- Əsaslı vəsait qoyuluşunun nisbi iqtisadi səmərəlilik əmsalı;
- illik iqtisadi səmərə (manatla).

Bu göstəricilərin hər biri müvafiq normativ göstəricilərlə və ya əsaslı tikinti aparılana qədər olan iqtisadi göstərici ilə müqayisə edilir. Əsaslı tikintinin iqtisadi səmərəliliyini xarakterizə edən əsas göstəricilərin (yuxarıdakı 8 göstərici) hesablanması metodikası, nəqliyyat

müəssisələrinin və birliklərinin istehsal təsərrüfat fəaliyyətinin səmərəliliyinin yüksəldilməsinin planlaşdırılması mövzusunda ümumi şəkildə verilmişdir. Həmin hesablama düsturları əsaslı tikintinin əsaslandırılmasında da istifadə edilə bilər.

16.Nəqliyyatda əməyin təşkili və planlaşdırılması

Xalq təsərrüfatının başqa sahələrinin müəssisələrindən fərqli olaraq nəqliyyat müəssisələrinin istehsal prosesləri tək-cə müəssisə xaricində gedir.Daha doğrusu avtomobil təsərrüfatının əsas istehsal prosesi kənarla, köməkçi və yardımçı prosesləri isə müəssisə daxilində gedir.Sürücülərin və çilingərlərin əməyinin səmərəli təşkilinin təşkilatı, ideya-tərbiyəvi və psixofizioloji amilləri vardır. İş yerinin ən əlverişli təşkili (kompleks şəkildə), görülən işdən həzz almaq dərəcəsinə qədər və yüksək əmək məhsuldarlığın təmin edilməsi yolları,vasitələri aşkar edən xüsusi bir elmi sahə-fənn yaranmışdır ki, buna da ergonomika deyilir. Təsərrüfatda ən çox çətinliklə bağlı olan məsələ sürücülərin əməyinin təşkilidir.

Bu da birinci növbədə müəssisədən çox uzaq məsafələrdə onların işinin idarə edilməsinin çətinliyidir. Bura avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemləri və bu sistemin rabitə texniki vasitələri xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Sürücülərinin əməyinin yol şəraitində gərginliyini nəzərə alaraq onların iş rejiminin təşkilinə xüsusi fikir verilməlidir. İşin xətdə təşkili çətinlyi ilə əlaqədar olaraq bəzən əməyin mühaizəsi qaydalarına tamamilə əməl edilmir. Belə ki, bir gündə sürücü iki növbə işləməli olur. Bu cür rejimi üçün həmkarlar təşkilatının müvafiq respublika komitəsi o şərtlə razılıq verir ki, sürücünün iş saatlarının mədarı aylıq iş saatları normandan çox olmasın.

Sürücülərin əməyinin və iş rejiminin əlverişli təşkilinin müxtəlif sxemləri vardır.Bu sxemlər briqadaların tərkibi, nisbətləri, daşıma məsafəsindən, yol şəraitindən və nəqliyyat vasitələrinin tipindən asılıdır. Sürücülərin əməyinin təşkili avtokolonların dügün yerləşdirilməsindən

və qaraj prosesinin təşkilindən asılıdır. Sürücülərin daşıma prosesində, işinin gərginliyini nəzərə alaraq yollarda yol istirahət məntəqələrinin yerləşdirilməsi, inşası və istifadəsi təsirli tədbirlərdən biri kimi həyata keçirilir. Sürücülərin xətdəki normal işini təmin etmək üçün, xətdə əmələ gələn nazaslıq aradan qaldırmaq üçün sürücülərin səhhətinə və tibbi yardım üçün xüsusi ixtisaslaşdırılmış texniki xidmət və tibbi yardım avtomobilləri xətdə fəaliyyət göstərilir. Yollarda texniki xidmətin keyfiyyətini yüksəltmək üçün texniki xidmət stansiyaları tikilib istifadəyə verilir. Sürücülərin əməyini məhsud etmək üçün haqqı ödənilməyən asudə vaxtın hesabına gedən və köməkçi proseslərlə əlaqədar vaxt itkisini aradan qaldırmaq lazımdır. Bu bir növbədə sürücünün itirdiyi vaxtla bağlıdır. Qabaqcıl müəssisələrdə sürücü xətdən qayıdarkən nəqliyyat vasitəsini qarajın (deponun) girişində təhvil verir. İşə çıxdıqda isə saz vəziyyətdə dayanacaqdan qəbul edir. Bu halda nəqliyyat vasitəsinin qaraj (depo) prosesinin bütün mərhələlərindən keçirmək üçün xüsusi sürücülər fəaliyyət göstərir. Qaraj daxilində çilingərlərin və köməkçi fəhlələrin işinin, iş rejiminin və ümumiyyətlə əməyinin səmərəli təşkili üçün bir növbədə qaraj prosesinin səmərəli təşkili sxemini işləyib hazırlamaq lazımdır. Bu sxemdə qaraj daxili nəqliyyat vasitələrinin hərəkət qaydalarına xüsusi fikir verilməlidir. Nəqliyyat vasitələrinin texniki hazırlığını təmin etmək və parkdan istifadə əmisalı üzrə planı yerinə yetirmək üçün çilingərlərin 3 növbəli işinin qrafik üzrə təşkili məqsədə uyğun hesab edilir. (İstər daşımalarda sürücülərin, istər sə də, qaraj depo) prosesində çilingərlərin əməyinin təşkilində "texniki estetika" elminin nailiyyətləri istifadə edilməlidir.

Təsərrüfatın istehsal maliyyə fəaliyyətinin yüksəldilməsi amillərindən biri də idarə aparatı işçilərinin (mühəndis-texnik vəqulluqçuların) işinin səmərəli təşkilidir. İdarə aparatı işçilərinin işinin normallaşdırılması böyük çətinliklə bağlı olsa da əməyin elmi təşkili kompleks tədbirləri daşıma və qaraj planlaşdırılması proseslərində olduğu kimi burada da özünə məxsus şəkildə tətbiq edilməlidir. Əməyin təşkilində əmək

mühafizəsi, təhlükəsizlik texnikasının, sanitariya-gigiyena normalarının tətbiqi böyük əhəmiyyətə malikdir. Müəssisələrdə müntəzəm olaraq əməyin səmərəli təşkili kompleks tədbirləri hazırlanıb həyata keçirilməlidir.

17. Nəqliyyatda əmək resursları, onların tərkibi və quruluşu.

Nəqliyyat təsərrüfatlarına kadrların, sürücülərin və çilingərlərdən mühəndis texniki işçilərdən, qulluqçulardan, fəhlələrdən ibarətdir. Bunlar kadrların tərkibini təşkil edir. Ayrı-ayrı kateqoriya işçilərinin onların ümumi sayına nəzərən xüsusi çəkisi kadrların quruluşunu (sayla, faizlə) xarakterizə edir. Təbiidir ki, əsas istehsal prosesində iştirak edən və əsas işi daşımanı yerinə yetirən sürücülər ümumi kadrların çox hissəsini təşkil etməlidir. İdarə aparatı işçilərin sayı mümkün qədər az olmalıdır. İdarə aparatında düzgün yerləşdirilməsi və səmərəli istifadə edilməsini təmin etmək üçün təsərrüfatın idarəetmə sxemi əsaslandırılmalıdır. İdarə sxeminin mümkün olan variantlarından ən əlverişlisini seçmək üçün müasir iqtisadi riyazi metodlarından və elektron hesablama maşınlarından istifadə edilir. Sürücülərə olan tələbatı müəyyənləşdirmək üçün istehsal proqramından istifadə edilir.

$$P_{sürət} = \frac{\Sigma AS}{F_{sürət}} = \frac{\Sigma SS}{F_{sürət}}$$

$F_{sürət}$ - bir sürücünün illik iş vaxtı fondu (saatlarla);

ΣAS - illik nəqliyyat saatlarının miqdarı;

ΣSS - illik sürücü saatları miqdarı;

$$F_{sürət} = [G_t - (G_i + G_{əm} + G_b + G_{iq})] t_{sm}$$

t_{sm} - növbə ərzində iş saatlarının miqdarı;

G_t - təqvim günləri;

G_i - istirahət günləri;

$G_{\text{əm}}$ -əsas məzuniyyət günlərinin miqdarı;

G_b -bayram günlərinin miqdarı;

G_{iq} - üzrlü səbəbdən işdən qalma günləri.

Mühəndis texniki işçilərə və qulluqçulara olan tələbatı analitik yolla müəyyən çətinliyi üzündən empirik üsullar müəyyən edir. Bu halda nəqliyyat vasitələrinin yük və sərnişin götürmə qabiliyyəti təsərrüfatın iş rejimi və onların sayı, bütövlükdə təsərrüfatın istehsal gücü nəzərə alınır.

18. Əməyin texniki normalaşdırılması

Əməyin texniki normalaşdırılması əməyin elmi təşkilinin və əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsinin mühüm amillərindən biridir. Əmək məhsuldarlığını planlaşdırmaq üçün aşağıdakı normalar qəbul edilir.

1. Vaxt norması;
2. Hasilat norması;
3. Xidmət norması.

Bu normaları müəyyən etmək üçün müxtəlif metodlar mövcuddur:

- Statistik metod. Bu metodlar norma və normativlərin müəyyən edilməsi keçən müddətlərin təcrübəsinə və bu təcrübənin nəticəsi olan statistik rəqəmlərin istifadəsinə əsaslanır. - Təcrübə eksperimental metod. Burada norma və normativləri müəyyən etmək üçün xüsusi eksperimentlər aparılır ki, bunların nəticəsi ümumiləşdirilərək normativlər müəyyən edilir.
- Elmi-tədqiqat (nəzəri) qrafoanalitik və analitik metodlar. Burada aparılan tədqiqat işlərinin nəticəsi düstur şəklində ifadə edilərək norma və normativlər hesablanır.

Ümumiyyətlə yuxarıda göstərilən metodların geniş tətbiqi üçün konkret metodlar işlənib hazırlanmadığından bunlar təc-

rübədə geniş tətbiq edilmir. Nəqliyyat təsərrüfatlarında əməyin texniki normalarını müəyyən etmək üçün aşağıdakı müşahidə üsullarından istifadə edilir.

1. Xronometraj
2. İş vaxtının fotoqrafiyası
3. Foto uçot(qarışıq üsul)

Xronometrajda əməli vaxt (əsas və köməkçi vaxt) müşahidə edilir, ölçülür. Burada əsas köməkçi vaxtın bütün hissələri müşahidə edilərək ölçülür.

İş vaxtının fotoqrafiyasında bütövlükdə iş günü və ya günün fotoqrafiyasında fəhlə ancaq dayanma boş vaxtı qeydə alınır.

Direktor və ya baş mühəndisin sədirliyi ilə komisiya xüsusi hazırlıq işləri görür. Müşahidənin nəticələrini ölçüb saymaq üçün saniyə (vaxt ölçənlər) və cədvəl formalar hazırlanır.

19. Nəqliyyatda əmək məhsuldarlığı və onun hesablanması metodları.

Məlum olduğu kimi, əmək məhsuldarlığı nəqliyyat təsərrüfatında vahid nəqliyyat işinin miqdarı ilə və nəqliyyat işi vahidinə sərf olunan vaxtla ölçülür. Əmək məhsuldarlığının səviyyəsinə və artım tempinə texniki, təşkilati, iqtisadi amillər təsir edir. Nəqliyyat təsərrüfatlarında əmək məhsuldarlığının səviyyəsini müəyyən edən əsas amil avtoparkın məhsuldarlığı olduğundan, birinci növbədə avtoparkın məhsuldarlığının düzgün planlaşdırılması vacibdir. Bu proses (hal – hazırda) aşağıdakı ardıcılıqla aparılır. Əvvəl tək bir nəqliyyat vasitəsinin saatlıq məhsuldarlığı planlaşdırılır. Təsərrüfatın iş rejimini nəzərə alaraq həmin tək nəqliyyat vasitəsinin günlük, aylıq, rüblük, yarımillik və illik

məhsuldarlığı planlaşdırılır. Eyni qayda ilə başqa nəqliyyat vasitələri tipləri üzrə də bütün avtokolonlar üzrə ayrı-ayrılıqda məhsuldarlıq hesablanır. Ayrı-ayrı avto-kolonlar üzrə hesablanmış məhsuldarlıq bütün təsərrüfat üzrə toplanır. Parkın ümumi məhsuldarlığını nəqliyyat vasitələrinin orta sayına bölməklə bir nəqliyyat vasitəsinin orta məhsuldarlığını və bütün təsərrüfat üzrə orta istifadə göstəriciləri hesablanır. Parkın ümumi məhsuldarlığı illik və beşillik planlaşdırmada bir sürücünün və bir işçinin əmək məhsuldarlığının hesablanmasında, planlaşdırılmasında baş verir.

20. Nəqliyyatda əməyin ödənilməsi.

Məlum olduğu kimi, nəqliyyat təsərrüfatlarında əmək haqqını planlaşdıran zaman birinci növbədə, əmək haqqının forma və sistemləri əsaslandırılmalıdır. (işəməud) və (vaxtamuzd) sistemləri birbaşa və mütərəqqi işəməuzd, sadə və mükafatlı vaxtamuzd əməkhaqqını hesablayarkən əmək haqqının tarif sisteminin elementlərindən istifadə olunmalıdır. Əmək haqqının tarif sistemi 3 elementdən ibarətdir: tarif maaşı, tarif cədvəlləri və ya tarif əmsalları, tarif ixtisas məlumat kitabları.

Sürücülərin əmək haqqı əsas etibarə ilə işinə görə müəyyən edilir. Çilingərlərin əmək haqqı əsas etibarə ilə mükafatlı vaxtamuzd sistemi ilə planlaşdırılır. Mühəndis texniki işçilərin və qulluqçuların əməkhaqqı sadə vaxtamuzd sistemi ilə planlaşdırılır.

$$Z_B = P_T \cdot EQ_{TKM} \cdot P_{TKM} \cdot EP_{TKM}$$

P_T - 1 tona görə verilən əmək haqqı;

EQ_{TKM} - daşınacaq yükün həcmi;

P_{TKM} - 1 ton km-ə görə verilən əməkhaqqı;

EP_{TKM} - görülməyə nəqliyyat işi ton km-lə.

21. Daşımalarının maya dəyərinin planlaşdırılması və onun aşağı salınması yolları.

Daşımının maya dəyəri əsas etibarı ilə 2 metodla planlaşdırılır:

1. Xərc maddələri üzrə (daşımaların maya dəyərinin kalkulyasiyası);
2. Xərc elementləri üzrə (istismar smetası).

Daşımının maya dəyəri yuxarıda göstərilən xərc maddələri üzrə kalkulyasiya edilir (xərclər təyinatlarına görə qruplaşdırılıb). İstismar smetası eyni adlı xərclər qruplaşdırılmaqla tərtib edilir (xərclər iqtisadi mahiyyətinə görə qruplaşdırılır).

Daşımının maya dəyəri göstərici təsərrüfatın hər tərəfli fəaliyyətini əks etdirən ümumiləşdirilmiş göstəricilərdən biridir. Daşımının maya dəyərinin aşağı salınması planını tərtib etmək üçün bu göstəricilərin səviyyəsinə təsir edən amilləri iki qrupa ayırmaq olar:

- Müəssisələrdən asılı olan amillər;
- Müəssisələrdən asılı olmayan amillər.

Müəssisələrdən asılı olan amillər bu göstəricilərin səviyyəsini müəyyən edən əsas amillərdir. Onlar aşağıdakılardır:

1. Texniki-texnoloji amillər;
2. Təşkilati amillər;
3. İqtisadi amillər;
4. Sosial amillər.

Daşımının maya dəyərini planlaşdırmaq və təhlil etmək üçün ona təsir edən amilləri hərtərəfli tədqiq etmək zəruridir.

Daşımanın maya dəyərinin konkret şəraitlər üçün tərtibi və quruluşu öyrənilməlidir. Daşımanın maya dəyərinə aid olan bütün xərclər 2 qrupa bölünür:

- Dəyişən xərclər;
- Sabit xərclər.

22. Nəqliyyat təsərrüfatlarında gəlir, mənfəət və rentabelli- yin planlaşdırılması.

Təsərrüfatın gəlirinə təsir edən amillər texniki istismar göstəricilərinin gəlirin səviyyəsinə təsiri kimi nəzərə alınır. Ümumi və ya balans mənfəətinin əsas mənbələri, balans mənfəətinin səviyyəsinə təsir edən göstəricilərlə müəyyən edilir. Ümumi və hesabi rentabelliğin səviyyəsinə təsir edən amillər texniki istismar göstəricilərinin istehsal fondlarının istifadə dərəcəsinin rentabellik səviyyəsinə təsiri araşdırmalıdır. Gəlirin uçotu aparılır, aylıq, rüblük, yarımillik və illik gəlirin faktiki və plan səviyyələri müqayisə edilir və təhlil edilir. Yaranan fərqin səbəbləri aydınlaşdırılır, əsaslandırılır, təsərrüfatın ümumi və ya balans mənfəətini planlaşdırmaq üçün istismar xərclərinin nəqliyyat işi vahidinin maya dəyərinin və gəlirin plan səviyyələrindən istifadə edilir.

$$D=Q \cdot T$$

Burada: Q-daşımanın həcmi;

T-daşımanın tarifidir;

D-gəlirin ümumi məbləğidir.

Ümumi və hesabi rentabelliğin səviyyəsinə təsir edən amillər tədqiq edildikdən sonra kompleks amillərin rentabellik səviyyəsinə təsirini aşağıdakı düsturla ifadə etmək olar. Ümumi rentabellik bu düsturla ifadə olunur:

$$\frac{D-K-O}{\text{əsasları}} = \frac{Pb}{\text{əsasları}} \cdot 100$$

23. İqtisadi həvəsləndirmə fondlarının planlaşdırılması

İqtisadi həvəsləndirmə fondları aşağıdakılardır:

- 1) Maddi həvəsləndirmə fondu
- 2) Sosial mədəni tədbirlər və mənzil tikintiləri fondu
- 3) İstehsalın inkişafı fondu

Bu fondların əsas mənbəyi təsərrüfatın mənfəətidir. Maddi həvəsləndirmə və mənzil tikinti fondu bilavasitə təsərrüfatın mənfəəti hesabına yaradılır. İstehsalın inkişafı fondu isə mənfəətdən başqa yaranma mənbələrində həlledici rolunu (mənbələri) əsas istehsal fondlarının tam bərpası üçün (yeniləşməsi üçün) amortizasiya ayırmalarının 30-40% iqtisadi və az istifadə olunur və istifadə olunmayan əsas istehsal fondları kənara satılması, reallaşdırılması nəticəsində əldə edilən məbləğdən ibarətdir. Yuxarıda göstərilən üç növ iqtisadi həvəsləndirmə fondlarının planlaşdırılması və təşkilatların müəyyən etdiyi normativlərdə istifadə edilir.

Fondların hər biri üçün iki normativ hesablanır və təsdiq olunur.

Bu zaman təsərrüfatlar yuxarı təşkilatların razılığı ilə normativləri özlər müəyyən edib planlaşdırma bilərlər. Bu normativlərin biri mənfəətin keçən ilə nisbətən artım tempindən digəri rentabellik səviyyəsindən asılı olaraq müəyyən edilir. Beləliklə 3 növ iqtisadi həvəsləndirmə fondu üçün 6 normativ müəyyən edilir.

24. Müəssisə daxili təsərrüfat hesabı

Təsərrüfat hesabı istehsalın idarə edilməsinin plan metodudur. O, eyni zamanda təsərrüfatın idarə edilməsinin əsas iqtisadi metodudur. Bu metodun əsas etibarilə iki növü çox yayılmışdır:

1) Tam təsərrüfat hesabı

2) Natamam və ya istehsal daxili təsərrüfat hesabı

Tam təsərrüfat hesabı müəssisənin və istehsal birliyinin hər tərəfli müstəqilliyi və təsərrüfat hesabının bütün prinsiplərinin həyata keçirilməsinə əsaslanır. Müəssisə daxili təsərrüfat hesabında tam təsərrüfat hesabının bütün prinsiplərini eyni ilə tətbiq etmək zərurəti olmadığından ona natamam və ya istehsal daxili təsərrüfat hesabı deyilir. Təsərrüfat hesabının prinsipləri müəssisələrin və istehsal birliklərinin briqada şöbələrinə, sexlərinə və hətta iş yerlərinə tətbiq edildikdə istehsal daxili təsərrüfat hesabı alınır. İstehsal daxili təsərrüfat hesabı tam təsərrüfat hesabına nisbətən az inkişaf etmişdir. Bunun əsas səbəbi ondan ibarətdir ki, təsərrüfat hesabı metodu ilə işlədikdə natural göstəricilərlə yanaşı daha çox pul göstəricilərinin planlaşdırılması və uçota alınması lazım gəlir. Digər tərəfdən təsərrüfatın istehsal maliyyə fəaliyyətinin qiymətləndirilməsi tələb olunur. Təsərrüfatın və onun ayrı-ayrı bölmələrinin istehsal fəaliyyətinin pul göstəriciləri ilə qiymətləndirilməsi lazım gəlir.

Burada birinci növbədə gəlirin planlaşdırılması və uçotu zərurəti yaranır. Tam təsərrüfat hesabı ilə işlədikdə gəlirin və digər maliyyə göstəricilərinin planlaşdırılması və uçotunda da elə bir çətinlik yoxdur. Belə ki, gəliri hesablayarkən daşıma tarifindən yəni dövlətin təsdiq etdiyi qiymətdən istifadə edirik.

25. Nəqliyyatda əməli planlaşdırma və onun yerinə yetirilməsini təmin edən amillər.

İstehsal proqramının tətbiq edilməsini öyrənərkən qeyd etdiyimiz kimi iqtisadi-riyazi metodlar perspektiv və cari planlaşdırmada istifadə edildiyi kimi əməli planlar, aylıq, 10 günlük və ya həftəlik növbəlik və saatlıq (saatlıq qrafik) planlara deyilir. Əməli planların əsas vəzifəsi perspektiv və cari planları həyata keçirməkdir. Əməli planları təkcə

müddətlərinə görə yox, keyfiyyətləri ilə də istifadə olunan göstəricilərin sayı etibarlı ilə də perspektiv və cari planlardan fərqlənir. Nəqliyyatda əməli planlar içərisində planlar fəaliyyəti üçün ən böyük əhəmiyyət kəsb edən növbəlik planlardır. Əməli planların yerinə yetirməsini təmin edən əsas amillər bunlardır:

1. Planların elmi cəhətdən düzgün əsaslandırılması;
2. Planların yerinə yetirilməsi üçün iş yerlərinin ən zəruri tələblərə cavab verməsi;
3. İş yerlərinin material-texniki resurslarla təmin edilməsi;
4. Dispetçer xidmətinin düzgün təşkili;
5. Əməli idarə etmənin hərtərəfli təşkili;
6. Əməli planların yerinə yetirilməsinə nəzarətin təşkili;
7. Əməli planlaşdırma və uçotunda elektron hesablayıcı maşınların geniş istifadə edilməsi;
8. Əməli planların ayrı-ayrı icraçılara vaxtında çatdırılması;
9. Tənzimləmə ilə məşğul olan xüsusi heyətin səmərəli fəaliyyəti
10. Əməli planların yerinə yetirilməsi gedişatının geniş təşkili;
12. Yarışların düzgün təşkili;
13. Əməliplanların yerinə yetirilməsənin iqtisadi nəticələrinin ümumi yığıncaqda müzakirə edilməsi.

Daşımaların əməli planlaşdırılmasında və əməli uçotunda pul göstəriciləri ilə yanaşı natural göstəriciləri də istifadə olunur.

1. Daşımaların həcmi;

2. Nəqliyyat işi;
3. Gündəlik gəlirin məbləği;
4. Gündəlik mənfəətin məbləği;
5. Ümumi rentabellik səviyyəsi;
6. İstifadə olunan material-texniki resursların dəyəri.

26.Nəqliyyat müəssisələrində uçot.

Uçotun əsas prinsipləri bunlardır:

1. Uçot və plan plan göstəricilərinin hesablanma qaydarının eyniliyi;
2. Uçotun obyektivliyi, dəqiqliyi;
3. Uçotun sadəliyi;
4. Uçotun operativliyi;
5. Uçot göstəricilər sistemi ilə plan göstəricilər sistemi ilə plan göstəriciləri sisteminin ölçü vahidlərinin uyğunlaşdırılması;
6. Xüsusi göstəricilərin işlənilib hazırlanması;
7. Müəssisə, sahə və xalq təsərrüfatı uçot göstəriciləri arasında uyğunluğun təmin edilməsi.

Uçotun əsas növləri bunlardır:

1. Əməli, əməli-texniki, əməli-istehsal uçotu;
2. Mühasibat uçotu
3. Statistik uçot.

Əməli uçotun xüsusiyyəti belədir ki, bütün iş yerlərindən tutmuş təsərrüfatın bütün tərəflərini əhatə etməklə aparılır. Bu uçotun aparılması dəqiq formalar müəyyənləşdirilmişdir. Lakin bunsuz keçinmək mümkün olmadığı üçün hər bir təsərrüfat özünün müəyyən etdiyi formalar əsasında əməli uçot aparılır. Əməli uçota misal olaraq bir neçə misal göstərmək olar. Parkın gündəlik hərəkətlərinin uçotu (burada gündəlik xətdə olan, zavodda təmirdə olan, müxtəlif səbəbdən nəqliyyat vasitəsini asanlıqla göstərmək olar).

Texniki qulluq və cari təmirin uçotu: Burada qulluq və təmir ediləcək nəqliyyat vasitəsinin modeli, dövlət nömrəsi, aparılacaq texniki qulluğun adı və həcmi, təmirin adı və həcmi texniki qulluq və təmirdə iştirak edən işçilərin sayı və onların adları, soyadları, dərəcələri göstərilir. İşlərin və ayrı-ayrı iş yerlərinin uçotu müvafiq aparılır. Yanacaqın və sürtkü materiallarının sərfiyyatı üzrə uçot, ehtiyat hissələrinin sərfiyyatı üzrə uçot və sair. Nəqliyyat təsərrüfatında nəzarətin düzgün təşkili və icranın yoxlanılması əməli uçotdan əsaslı sürətdə asılıdır. Əməli uçot hər şeydən əvvəl birinci növbədə natural uçotdur. Lakin indiki şəraitdə yeni avtomatlaşdırılmış idarə sistemləri şəraitində əməli uçot həm də pul göstəriciləri ilə aparılır. Təsərrüfatın işini düzgün təşkil etmək və ya işin təşkili səviyyəsinin əməli-texniki uçotun səviyyəsi ilə də ölçmək olar. Təsərrüfat işçiləri qarşısında duran əsas vəzifələrdən biri təsərrüfatın hərtərəfli fəaliyyətini əməli-texniki uçot vasitəsilə əhatə etmək, bu uçotun cədvəl formalarını işləyib hazırlamaqdır. Əməli-texniki uçotun səviyyəsi aşağı olan, uçot aparılmayan işlər üzrə mühasibat və statistik uçot rəqəmlərini asanlıqla şübhə altına almaq olar.

Mühasibat uçotunda müəssisələrin hərtərəfli fəaliyyəti pul ifadəsində öz əksini tapır. Mühasibat uçotu, uçotun digər növlərinə nisbətən təkmil və dəqiq uçot hesab olunur. Bu onunla izah edilir ki, mühasibat uçotunun aparılması metodikası hesabları və cədvəl formaları mərkəzləşdirilmiş qaydada hazırlanıb və yerlərdə müəssisələrdə mühasibat uçotunun

təşkili və aparılmasına və maliyyə orqanları və digər yuxarı təşkilatlar nəzarət edir, vaxtaşırı yoxlama reviziya edilir.

Statistik uçot, uçot növləri içərisində ən əsaslı hesab edilir. Statistik uçot əslində əməli-texniki və mühasibat uçotlarının ümumiləşdirilmiş forması kimi diqqəti cəlb edir. Digər tərəfdən uçotun elmi səviyyəsini statistik uçotun səviyyəsi ilə ölçmək olar. Ayrı-ayrı natural və pul göstəriciləri üzrə, ayrı-ayrı kəmiyyət və keyfiyyət göstəriciləri üzrə qruplaşmalar, dinamik sıralar yaratmaqla təsərrüfatın ayrı-ayrı sahələrinin fəaliyyəti üzrə müəyyən qanunauyğunluqlar aşkar etmək olar. Perspektiv və uzun müddətli planlaşdırma üçün statistik uçot bütün tələblərə cavab verdikdə istehsal şəraiti (daşıma şəraiti) və yeni təlabatları nəzərə alınmaqla düzgün təhlil etmək mümkündür.

Statistik uçotunun səviyyəsini yüksəltmək üçün ehtimal nəzəriyyəsindən istifadə edilir. Hal-hazırda riyazi statistika ilə yanaşı optimal proqramlaşdırma metodları da statistik uçotun səviyyəsini yüksəltməkdə geniş istifadə olunur.

27. Nəqliyyatda statistik uçotun təşkili.

Statistik uçot-uçotun əsas növü sayılır. Bu uçotun elmi-metodoloji əsasını statistika elmi təşkil edir. Statistika təkmilləşmiş mühüm bir elm sahəsi olmaqla iqtisad elmləri sisteminin tərkib hissəsidir. Heç bir dövlət işi heç bir təsərrüfat işinin statistikəsiz təsəvvür etmək mümkün deyildir. Statistika milyonlarla əmək adamlarının fəaliyyətini konkret rəqəmlərlə xarakterizə edir. Statistika latın sözü olub «status» sözündən əmələ gəlmişdir. Status hadisənin vəziyyəti deməkdir. Statistika dedikdə hər şeydən əvvəl ictimai həyatın müxtəlif tərəflərini kəmiyyətcə xarakterizə edən göstəriciləri başa düşmək lazımdır. Digər tərəfdən müvafiq məlumatın toplanması və sistemləşdirilməsi üzrə görülən işlər də statistikaya aiddir. Statistika kütləvi ictimai hadisələrin kəmiyyət tərəfini keyfiyyət tərəflərindən ayırmadan öyrənən bir elmdir. Statistika müstəqil ictimai elmdir, çünki

onun tədqiqat obyektı ictimai həyatda baş verən hadisə və proseslərdən ibarətdir.

Statistika tədqiqatının birinci mərhələsi statistika müşahidəsidir. Statistika müşahidəsinin əsas vəzifəsi öyrənilən ictimai hadisələr haqqında dəqiq məlumat toplamaqdan ibarətdir. Ona görə də müşahidə zamanı toplanmış məlumatı hərtərəfli yoxlamaq bu mərhələdə həyata keçirilməlidir. İctimai hadisələrin kəmiyyət tərəflərini ancaq dəqiq obyektiv məlumat əsasında düzgün xarakterizə etmək mümkündür. Statistika tədqiqatının son mərhələsi statistika məlumatının təhlilindən ibarətdir.

28. Nəqliyyatın idarə edilməsinin təsərrüfat mexanizminin təkmilləşdirilməsi.

Cəmiyyətimizin müasir inkişaf mərhələsində idarə etmənin ən aktual nəzəri və təcrübi problemlərindən biri təsərrüfat mexanizminin təkmilləşdirilməsidir. Bazar münasibətlərinə keçid dövründə respublikanın müstəqillik şəraitində dövlətimizin qanun və qərarlarında təsərrüfat mexanizminin və bütövlükdə idarəetmə sisteminin cəsarətlə fasiləsiz zəruriliyi xüsusi qeyd edilmişdir. Təsərrüfat mexanizmi konkret tarixi inkişaf şəraitində qarşılıqlı əlaqəli xalq təsərrüfatı sisteminin səmərəliliyini müəyyən edən təsərrüfatçılığın kompleks forma və metodları kimi müəyyən edilir. Təsərrüfat mexanizminin təkmilləşdirilməsi kompensiyasının işlənməsinin ən mühüm tələbi kompleks yanaşmadır. Təsərrüfat mexanizminin təkmilləşdirilməsi konsepsiyasının işlənməsi mühüm istiqaməti yeni sistemə keçid üçün xüsusi kompleks tədbirlərinin tətbiqinin idarə olunması sisteminin işlənilib hazırlanmasında ibarətdir. Beləliklə nəqliyyatda idarəetmənin təsərrüfat mexanizmi istehsal nəqliyyat komplekslərinin səmərəli fəaliyyətini təmin edən prinsiplərin məcmusundan ibarətdir. Elmi – texniki tərəqqinin sürətləndirilməsi üçün respublika elmi – texniki komitəsinin nazirlik firma nəqliyyat birlikləri və nəqliyyat müəssisələrində elmi-texniki nəqliyyatların tətbiqi şöbə və bölmələri

yaradılır. Nəqliyyatda elmi-texniki tərəqqinin idarə edilməsinin təşkili formalarından mühümü nəqliyyatda elmi-texniki tərəqqinin kompleks-proqram lahiyəsinin hazırlanmasıdır.

29. Nəqliyyat işinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri

Xalq təsərrüfatının və əhalinin yük və sərnişin daşımalarına olan tələbatının gündən-günə artması avtomobil nəqliyyatı qarşısında yeni mühüm vəzifələr qoyur. Daşımalara olan tələbatın tam ödənilməsi avtomobil nəqliyyatının 2 əsas istiqamətdə: intensiv və ekstensiv inkişaf etdirilməsini tələb edir. Ekstensiv inkişaf yolu çoxlu əsaslı vəsait və əmək resursları tələb etdiyindən müasir mərhələdə intensiv istiqamətin sürətlə inkişaf etdirilməsi zəruri hesab edilir.

İntensiv inkişaf hər şeydən əvvəl istehsalın nəqliyyat xidmətinin elmi əsaslarla təkmilləşdirilməsi habelə, istehsalın səmərəliliyinin yüksəldilməsi deməkdir. Nəqliyyat müəssisəsinin idarə edilməsi forma və metodlarının təkmilləşdirilməsi istehsalın həcmi və təşkilat quruluşunun seçilməsi ilə bila-vasitə bağlıdır.

Avtomobil nəqliyyatı miqyası (həcmi) quruluşunun təyini nəqliyyat vasitələrinin (nəqliyyat parkının) quruluşundan və daşıma şəraitindən çox asılıdır. Avtomobil nəqliyyatı istehsal birliyi nəqliyyat vasitələrinin məhsuldarlığının artırılmasına və daşımanın keyfiyyətlə yerinə yetirilməsinə imkan yaradır. Bu və ya bu kimi imkanların həyata keçirilməsi üçün müəyyən təşkilati tədbirlərin görülməsi zəruridir.

Təşkilati tədbirlər ixtisaslaşdırma ilə mərkəzləşdirmənin uzlaşdırılmasına əsaslanmışdır. Bunun üçün hazırda fəaliyyət göstərən avtomobil nəqliyyatı istehsal birliklərinin quruluşunda aşağıdakı dəyişikliklər edilməlidir:

1. İstehsal birliklərinə daxil olan müstəqil avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin birliyi istehsal vahidlərinə çevirmək lazımdır.

2. Birliyin baş müəssisəsinin nəzdində mərkəzi dispetçer sistem yaradılmalıdır.

3. Müxtəlif istehsal vahidləri nəqliyyat vasitələrinin texniki hazırlığına cavabdehdirlər.

30. Avtomobilləşmə və hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin texniki-iqtisadi əsasları.

Avtomobil nəqliyyatının iqtisadiyyatında daşımalar və daşımalar zamanı vaxt itkisi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Avtomobillərin sürətlə artması yollarda intensivliyə və yolların buraxma qabiliyyətinə öz təsirini göstərir. Bu da, daşıma vaxtını və xərcini artırır.

Daşımanın maya dəyərini azaltmaq və iqtisadi səmərəliyi artırmaq məqsədilə vaxt itkisinin minimuma endirilməsi bir çox amillərdən asılıdır. Bunlardan biri də, avtonəqliyyat vasitələrinin daşımalar zamanı hərəkətdə olarkən müxtəlif səbəblərdən ləngimələrdir. Hərəkət zamanı vaxt itkisinə aşağıdakı hallar təsir göstərir:

-Hərəkət sürəti

-Yol ayırıcılarının buraxma qabiliyyəti

-Küçə və yollarda hərəkət intensivliyi

-Yol kəsişmələrinin sayı və ara məsafəsi

-Texniki nizamlama vasitələrinin tətbiqi və sair.

Bütün bunlar eyni zamanda hərəkətin təhlükəsizliyinə xidmət edir. Beləki vaxt itkisinin minimuma endirilməsi dedikdə yol hərəkətinin təhlükəsizliyi ilk növbədə nəzərə alınmalıdır. Hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etmək üçün yol ayırıcılarında, dəmiryolu keçidlərində, küçə və yollarda hərəkətin təşkili səmərəli və effektiv olmalıdır. Hərəkətin təşkili

isə ilk növbədə texniki nizamlama vasitələrinin düzgün seçilməsindən, yerləşdirilməsindən və dəqiq idarə olunmasından çox asılıdır.

Bu məqsədlə texniki nizamlama vasitələri mütəmadi təkmilləşdirilir. Belə ki, rəqəmsal işıqforların tətbiqi, işıqlandırılan piyada keçidlərinin təşkili, zolaqlı yol ayırıcıları, müşahidə kameraları və radarların tətbiqi, tıxacların mövcud olduğu küçələri göstərən lövhələrin tətbiqi və sair bütün bunlar hərəkət təhlükəsizliyini təmin etməklə bərabər, vaxt itkisini minimuma endirməyə də imkan yaradır. Bu da bilavasitə daşımanın maya dəyərində xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bu məqsədlə Bakı şəhərində küçə və yollar daim təkmilləşdirilir. Sərnişin daşımada avtobuslar üçün ayrıca yolların, zolaqların və dayanacaq üçün yol ciblərinin təşkil edilməsini buna misal göstərmək olar.